

TUGAS AKHIR

ANALISIS KESESUAIAN TARIF BUS DAMRI BERDASARKAN *ABILITY TO PAY* (ATP) DAN *WILLINGNESS TO PAY* (WTP) PENGGUNA DI KOTA BANDUNG

*Tugas akhir sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana
Perencanaan Wilayah dan Kota dari Program Studi Perencanaan Wilayah dan
Kota Fakultas Teknik Universitas Pasundan*

Oleh :

Nursery Suciantriyani (153060049)



**PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS PASUNDAN
BANDUNG
2019**

PERNYATAAN ORIGINALITAS DAN TIDAK MELAKUKAN PLAGIARISME TUGAS AKHIR

Saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Nursery Suciantriyani
NPM : 153060049
Program : Perencanaan Wilayah dan Kota
Studi : Teknik
Fakultas

Dengan ini menyatakan bahwa judul tugas akhir, **“ANALISIS KESESUAIAN TARIF BUS DAMRI BERDASARKAN *ABILITY TO PAY* (ATP) DAN *WILLINGNESS TO PAY* (WTP) PENGGUNA DI KOTA BANDUNG”** benar bebas dari plagiat. Apabila pernyataan ini terbukti tidak benar maka saya bersedia menerima sanksi sesuai ketentuan yang berlaku.

Demikian surat pernyataan ini saya buat untuk dipergunakan sebagaimana mestinya.

Bandung, Oktober 2019

Nursery Suciantriyani

**ANALISIS KESESUAIAN TARIF BUS DAMRI BERDASARKAN *ABILITY TO PAY*
(ATP) DAN *WILLINGNESS TO PAY* (WTP) PENGGUNA DI KOTA BANDUNG**

TUGAS AKHIR

Nama : Nursery Suciontriyani

NRP : 153060049



Menyetujui,

Pembimbing Utama

Co-Pembimbing

(Ir. Jajan Rohjan, M.T)

(Ir. Reza Martani Surdia, M.T)

Mengetahui,

**Ketua Program Studi
Perencanaan Wilayah dan Kota**

(Ir. Reza Martani Surdia, M.T)

**ANALISIS KESESUAIAN TARIF BUS DAMRI
BERDASARKAN *ABILITY TO PAY* (ATP) DAN *WILLINGNESS
TO PAY* (WTP) PENGGUNA DI KOTA BANDUNG**

TUGAS AKHIR

Oleh:

Nursery Suciantriyani

153060049

Bandung, Oktober 2019

Menyetujui,

1. Ir. Reza Martani Surdia, M.T	(Ketua Sidang)
2. Ir. Jajan Rohjan, M.T	(Pembimbing Utama)
3. Ir. Reza Martani Surdia, M.T	(Co-Pembimbing)
4. Ir. Supratignyo Aji, M.T	(Penguji)
5. Ratih Rantini, S.T, M.T	(Penguji)

Mengetahui,

Koordinator TA dan Sidang Sarjana

**Ketua Program Studi
Perencanaan Wilayah dan Kota**

(Dr. Ir. Firmansyah, M.T)

(Ir. Reza Martani Surdia, M.T)

PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI ILMIAH TUGAS AKHIR

Sebagai sivitas akademik Universitas Pasundan, saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Nursery Suciantriyani
NPM : 153060049
Program Studi : Perencanaan Wilayah dan Kota
Fakultas : Teknik
Jenis Karya : Tugas Akhir

Demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Pasundan Hak Bebas Royalti Noneksklusif (*Non Exclusive Royalty Free Right*) atas karya ilmiah saya yang berjudul: **“ANALISIS KESESUAIAN TARIF BUS DAMRI BERDASARKAN *ABILITY TO PAY* (ATP) DAN *WILLINGNESS TO PAY* (WTP) PENGGUNA DI KOTA BANDUNG”** beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan *non exclusive royalty free right* atau hak bebas royalti non eksklusif ini, Universitas Pasundan berhak menyimpan, mengalihmedia/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat, dan memublikasikan tugas akhir saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik hak cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Bandung, Oktober
2019

Nursery
Suciantriyani



ABSTRAK

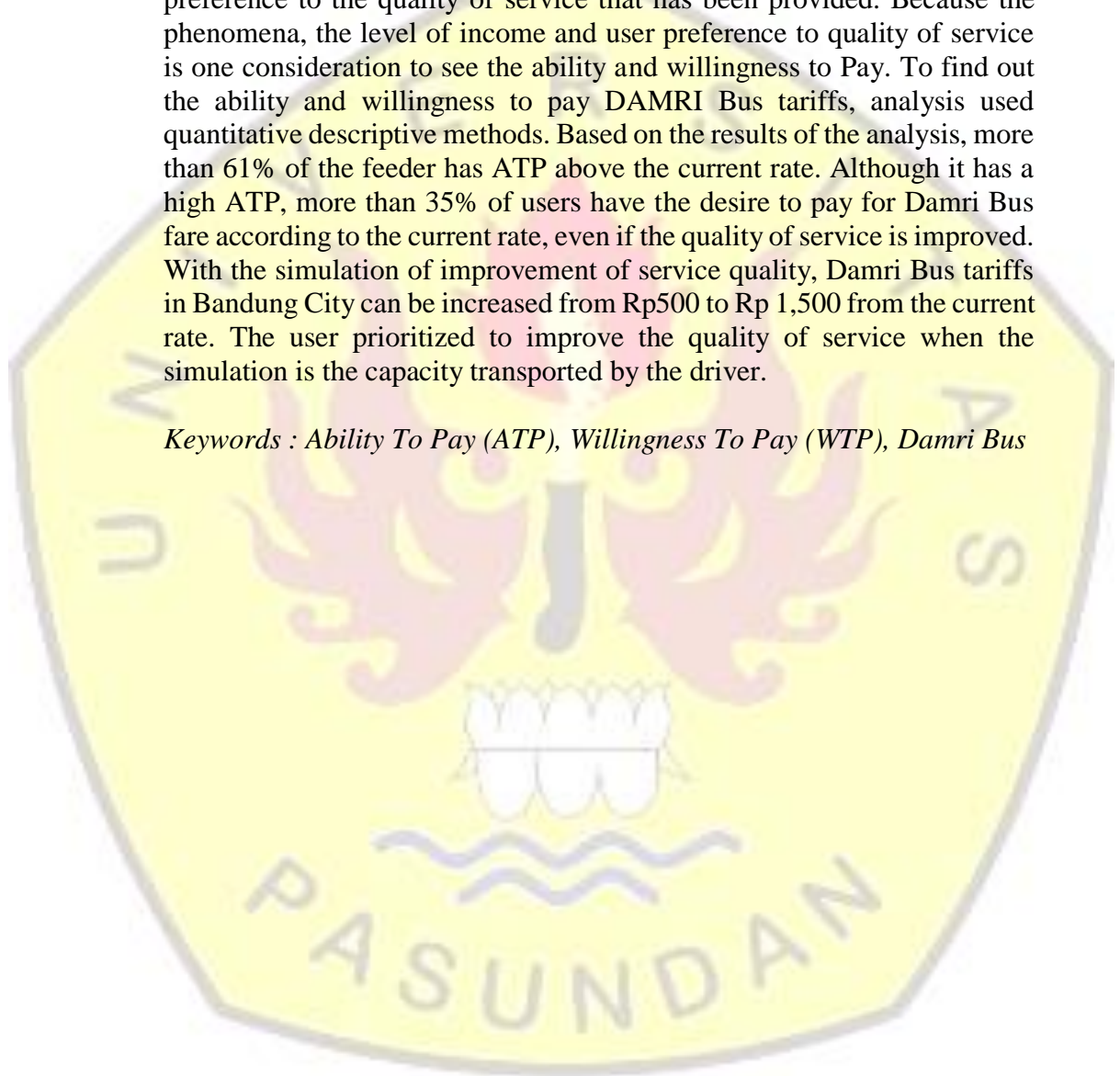
Kebijakan tarif dapat dilihat sebagai alat pengendali lalu lintas yang sangat berkaitan dengan kemampuan dan keinginan pengguna untuk membayar suatu jasa transportasi. Terdapat beberapa pertimbangan untuk mengetahui kedua hal tersebut, salah satunya adalah pendapatan dan kualitas pelayanan. Kota Bandung sebagai salah satu kota metropolitan di Jawa Barat memiliki berbagai macam kegiatan. Sehingga di dalam RTRW Kota Bandung Tahun 2011 – 2031, pemerintah membuat rencana mengenai optimalisasi kebijakan penetapan tarif angkutan umum. Bus Damri adalah angkutan umum di Kota Bandung yang sejak tahun 2017 terus mengalami penurunan jumlah pengguna. Salah satu faktor yang mempengaruhi hal tersebut adalah adanya perbedaan tingkat pendapatan penduduk serta preferensi pengguna terhadap kualitas pelayanan yang telah disediakan. Hal ini karena tingkat pendapatan serta preferensi pengguna terhadap kualitas pelayanan merupakan salah satu pertimbangan untuk melihat kemampuan dan kemauan untuk membayar. Untuk mengetahui kemampuan dan kemauan pengguna untuk membayar tarif Bus Damri, maka dilakukan analisis menggunakan metode deskriptif kuantitatif. Berdasarkan hasil analisis, lebih dari 61% pengguna memiliki kemampuan (ATP) di atas tarif yang berlaku saat ini. Walaupun memiliki kemampuan untuk membayar yang tinggi, namun lebih dari 35% pengguna memiliki keinginan untuk membayar tarif Bus Damri sesuai dengan tarif yang berlaku saat ini, walaupun jika dilakukan simulasi peningkatan kualitas pelayanan. Dengan adanya simulasi peningkatan kualitas pelayanan, tarif Bus Damri di Kota Bandung dapat dinaikkan mulai dari Rp500 sampai Rp1.500 dari tarif yang berlaku saat ini. Yang diprioritaskan oleh pengguna untuk ditingkatkan kualitas pelayanannya ketika simulasi adalah kapasitas yang diangkut oleh pengemudi.

Kata kunci : Ability To Pay (ATP), Willingness To Pay (WTP), Bus Damri

ABSTRACT

Tariff policies can be seen as a traffic control tool that is highly related to the user's ability and desire to pay for a transportation service. There are some considerations to know these two things, one of which is the income and quality of service. Bandung City as one of the metropolitan city in West Java has many kinds of activities. So that in the Bandung area spatial plan of 2011 – 2031, the government made plans on optimizing the policy of setting public transport tariffs. Damri Bus is public transportation in Bandung which has since 2017 always decreased number of users. The factors that affect this is the difference in population income and user preference to the quality of service that has been provided. Because the phenomena, the level of income and user preference to quality of service is one consideration to see the ability and willingness to Pay. To find out the ability and willingness to pay DAMRI Bus tariffs, analysis used quantitative descriptive methods. Based on the results of the analysis, more than 61% of the feeder has ATP above the current rate. Although it has a high ATP, more than 35% of users have the desire to pay for Damri Bus fare according to the current rate, even if the quality of service is improved. With the simulation of improvement of service quality, Damri Bus tariffs in Bandung City can be increased from Rp500 to Rp 1,500 from the current rate. The user prioritized to improve the quality of service when the simulation is the capacity transported by the driver.

Keywords : Ability To Pay (ATP), Willingness To Pay (WTP), Damri Bus



DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR	i
ABSTRAK	iii
ABSTRACT	iv
DAFTAR ISI	v
DAFTAR TABEL	viii
DAFTAR GAMBAR	x
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Isu Permasalahan	2
1.3 Tujuan dan Sasaran	4
Tujuan	
1.3.1	4
Sasaran	
1.3.2	4
1.4 Ruang Lingkup	4
1.4.1 Ruang Lingkup Substansi.....	5
Ruang Lingkup Wilayah	
1.4.2	5
1.5 Metodologi	9
Metode Pendekatan	
1.5.1	9
1.5.2 Metode Pengumpulan Data	10
1.5.3 Metode Analisis	12
1.6 Batasan Studi	16
1.7 Kerangka Pemikiran	17
1.8 Sistematika Penyusunan	18
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	19
2.1 Tinjauan Teori	19
2.1.1 Angkutan Umum	19
2.1.2 Konsep Biaya Transportasi	26
2.1.3 Konsep Tarif Transportasi	28
Konsep Ability To Pay (ATP) dan Willingness To Pay	
2.1.4 (WTP).....	31
2.2 Tinjauan Kebijakan	40
2.2.1 Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan	
Angkutan Jalan	40
2.2.2 Peraturan Presiden Nomor 38 Tahun 2015 Tentang Kerjasama	

Pemerintah Dengan Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur	41
2.2.3 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 98 Tahun 2013 dan Peraturan Menteri Nomor 29 Tahun 2015 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek.....	42
2.3 Studi Terdahulu	44
2.3.1 Perbandingan Antar Studi Terdahulu	44
2.3.2 Perbandingan Studi Terdahulu, Teori, dan Kebijakan.	58
2.3.3 Variabel Penelitian	62
BAB III GAMBARAN UMUM.....	67
3.1 Gambaran Umum Kota Bandung	67
3.1.1 Kebijakan Terkait Pengembangan Bus di Kota Bandung	67
3.1.2 Profil Sistem Transportasi di Kota Bandung	68
3.2 Gambaran Umum Damri Kota Bandung	73
3.2.1 Tarif Bus Damri Pelayanan Dalam Kota Bandung	76
3.2.2 Jumlah Pengguna Bus Damri Pelayanan Dalam Kota Bandung	76
3.2.3 Fasilitas – Fasilitas Bus Damri Pelayanan Dalam Kota Bandung	78
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN	81
4.1 Karakteristik Pengguna Bus Damri	81
4.4.1 Ledeng – Leuwipanjang	81
4.4.2 Cicaheum – Leuwipanjang	91
4.4.3 Dipatiukur – Leuwipanjang	100
4.4.4 Cicaheum – Cibeureum	110
4.4.5 Cibiru – Kebon Kalapa.....	119
4.2 <i>Ability To Pay (ATP)</i>	128
4.2.1 Ledeng – Leuwipanjang	129
4.2.2 Cicaheum – Leuwipanjang	132
4.2.3 Dipatiukur – Leuwipanjang	136
4.2.4 Cicaheum – Cibeureum	138
4.2.5 Cibiru – Kebon Kalapa.....	141
4.3 <i>Willingness To Pay (WTP)</i>	145
4.3.1 Ledeng – Leuwipanjang	145
4.3.2 Cicaheum – Leuwipanjang	152
4.3.3 Dipatiukur – Leuwipanjang	159
4.3.4 Cicaheum – Cibeureum	164
4.3.5 Cibiru – Kebon Kalapa.....	171

4.4	Rekomendasi Tarif Bus Damri	178
4.4.1	Ledeng – Leuwipanjang	178
4.4.2	Cicaheum – Leuwipanjang	180
4.4.3	Dipatiukur – Leuwipanjang	182
4.4.4	Cicaheum – Cibeureum	185
4.4.5	Cibiru – Kebon Kalapa.....	187
4.5	Rangkuman Analisis	189
4.5.1	Karakteristik Responden	189
4.5.2	<i>Ability To Pay</i> (ATP)	191
4.5.3	<i>Willingness To Pay</i> (WTP)	193
BAB V KESIMPULAN DAN REKOMENDASI.....		198
5.1	Kesimpulan	198
5.1.1	Karakteristik Pengguna Bus Damri di Kota Bandung	198
5.1.2	<i>Ability To Pay</i> (ATP) Pengguna Bus Damri di Kota Bandung	198
5.1.3	<i>Willingness To Pay</i> (WTP) Pengguna Bus Damri di Kota Bandung ..	199
5.2	Rekomendasi	200
5.3	Kelemahan Studi	201
5.4	Saran Studi Lanjutan	201
DAFTAR PUSTAKA		202
LAMPIRAN		205

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Transportasi telah menjadi kebutuhan dasar bagi manusia untuk melakukan kegiatan sehari – hari. Hal ini menimbulkan adanya perkembangan dalam transportasi, khususnya transportasi darat. Moda transportasi darat dapat dikelompokkan menjadi 2 macam, yaitu kendaraan pribadi dan angkutan umum. Angkutan umum adalah layanan jasa angkutan yang memiliki trayek, jadwal tetap, serta dikenakan tarif, dan dapat digunakan untuk masyarakat umum.

Tarif merupakan biaya yang harus dibayar oleh pengguna jasa angkutan umum atas pelayanan yang telah diterima. Kebijakan tarif dapat dilihat sebagai alat pengendali lalu lintas, serta alat untuk mendorong masyarakat menggunakan kendaraan umum yang akhirnya dapat mengurangi kendaraan pribadi. Kebijakan ini sangat berkaitan dengan kemampuan atau keterjangkauan dan keinginan pengguna untuk membayar suatu jasa transportasi. Menurut Kumarage (2002) dalam Lestari (2016), memeriksa keterjangkauan keuangan dalam mempertimbangkan kebijakan tarif menjadi hal yang penting. Menurut Russel (1995) dalam Fauziyyah (2016) keterjangkauan untuk membayar berkaitan dengan tingkat pendapatan dari pengguna. Namun tidak semua pengguna yang mampu membayar, memiliki keinginan untuk membayar jasa transportasi sesuai dengan tarif yang telah ditetapkan. Hal ini karena menurut Djuhaeni (2010) dalam Fauziyyah (2016) bahwa ada beberapa pertimbangan yang mempengaruhi keputusan dari pengguna, yaitu tingkat pelayanan. Dengan tingkat pelayanan yang rendah dan tarif yang cukup tinggi maka akan sedikit orang yang mau menggunakan moda tersebut, dan begitu pula sebaliknya.

Kota Bandung merupakan salah satu kota metropolitan terbesar di Provinsi Jawa Barat dengan memiliki berbagai macam kegiatan, seperti perdagangan jasa, pendidikan, pariwisata, serta industri. Untuk mendukung kegiatan tersebut, pemerintah membuat rencana pengembangan angkutan umum yang termuat dalam RTRW Kota Bandung Tahun 2011 – 2031 pasal 29 ayat 1. Salah satu rencana

pengembangannya adalah mengenai optimalisasi kebijakan penetapan tarif angkutan umum, yang tentunya memperhatikan kemampuan dan kemauan pengguna untuk membayar jasa transportasi tersebut.

Bus Damri termasuk kedalam kategori *Bus Rapid Transit* dan merupakan salah satu angkutan umum di Kota Bandung. Menurut Rana (2017) kualitas pelayanan yang diberikan kepada pengguna Bus Damri sudah terbilang baik. Namun masih terdapat berbagai macam permasalahan terkait dengan kecepatan Bus Damri dan kenyamanan pengguna yang tentunya akan mempengaruhi besaran tarif yang ingin dibayar oleh pengguna dari Bus Damri. Dengan adanya rencana optimalisasi kebijakan penetapan tarif angkutan umum serta permasalahan kualitas pelayanan pada Bus Damri, maka kemampuan dan kemauan pengguna untuk membayar tarif Bus Damri menjadi hal yang penting untuk dikaji. Oleh karena itu perlu dilakukannya analisis mengenai apakah tarif yang harus dibayar oleh pengguna saat ini sudah sesuai dengan kemampuan dan kemauan membayar mereka.

1.2 Isu Permasalahan

Berdasarkan latar belakang yang telah dijelaskan sebelumnya, bahwa berdasarkan pekerjaannya penduduk di Kota Bandung terdiri dari berbagai macam golongan. Pemerintah telah menyediakan Bus Damri sebagai salah satu moda untuk mendukung kegiatan tersebut. Berikut adalah jumlah pengguna Bus Damri dengan pelayanan dalam Kota Bandung :

**Tabel 1.1 Jumlah Pengguna Bus Damri Pelayanan Dalam Kota Bandung
Tahun 2017**

Bulan	Trayek					Total
	Cicaheum - Cibeureum	Leuwipanjang - Ledeng	Dipatiukur - Leuwipanjang	Cicaheum - Leuwipanjang	Kebon Kelapa - Cibiru	
Januari	87.831	80.398	63.483	95.094	111.061	437.867
Februari	85.014	72.021	53.527	82.102	95.305	387.969
Maret	85.332	80.542	50.178	93.123	105.210	414.385
April	75.258	81.648	62.303	102.908	116.539	438.656
Mei	89.019	85.840	65.759	107.103	129.454	477.175
Juni	92.446	68.384	55.100	108.843	113.926	438.699
Juli	89.625	81.140	59.172	110.553	110.240	450.730
Agustus	81.371	75.434	52.346	88.731	102.641	400.523
September	71.793	75.646	50.302	89.575	96.879	384.195

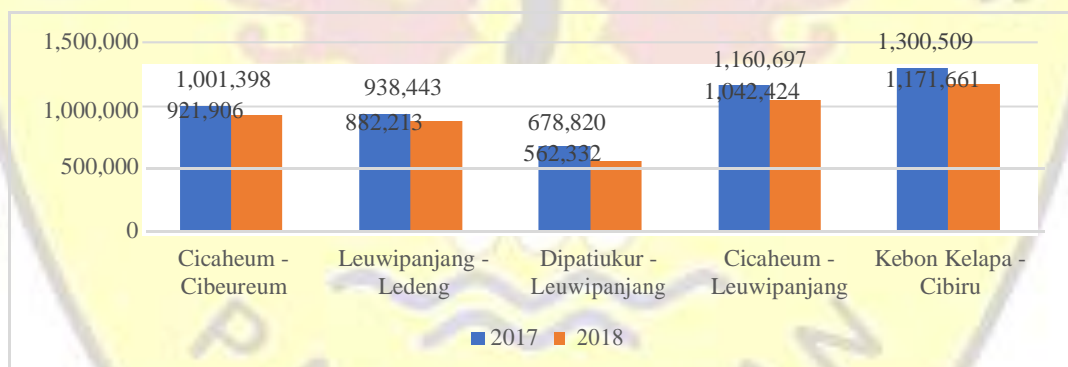
Bulan	Trayek					Total
	Cicaheum - Cibeureum	Leuwipanjang - Ledeng	Dipatiukur - Leuwipanjang	Cicaheum - Leuwipanjang	Kebon Kelapa - Cibiru	
Oktober	75.157	78.361	55.606	91.185	102.901	403.210
November	77.038	74.734	51.337	84.571	99.428	387.108
Desember	91.514	84.295	59.707	106.909	116.925	459.350
Total	1.001.398	938.443	678.820	1.160.697	1.300.509	5.079.867

Sumber : Perum Damri Kota Bandung

Tabel 1.2 Jumlah Pengguna Bus Damri Kota Bandung Tahun 2018

Bulan	Trayek					Total
	Cicaheum - Cibeureum	Leuwipanjang - Ledeng	Dipatiukur - Leuwipanjang	Cicaheum - Leuwipanjang	Kebon Kelapa - Cibiru	
Januari	86.733	75.338	51.883	92.994	101.561	408.509
Februari	70.342	68.893	45.417	79.650	92.435	356.737
Maret	82.337	75.919	48.951	89.256	99.423	395.886
April	80.579	75.951	48.093	87.309	101.205	393.137
Mei	92.985	74.955	49.281	90.134	109.532	416.887
Juni	79.778	64.981	44.342	97.751	91.045	377.897
Juli	73.757	76.091	48.104	89.726	95.213	382.891
Agustus	68.334	70.164	44.809	80.663	85.767	349.737
September	67.152	72.207	44.344	78.850	93.771	356.324
Oktober	74.165	75.675	44.799	80.709	94.399	369.747
November	70.184	73.619	42.777	78.239	97.037	361.856
Desember	75.560	78.420	49.532	97.143	110.273	410.928
Total	921.906	882.213	562.332	1.042.424	1.171.661	4.580.536

Sumber : Perum Damri Kota Bandung



Gambar 1.1 Grafik Jumlah Pengguna Bus Damri Pelayanan Dalam Kota Bandung Tahun 2017 - 2018

Sumber : Perum Damri Kota Bandung

Dari tabel diatas dapat diketahui bahwa adanya penurunan pengguna Bus Damri selama tahun 2017 – 2018. Salah satu faktor yang mempengaruhi hal tersebut adalah perbedaan tingkat pendapatan penduduk Kota Bandung serta preferensi

pengguna terhadap kualitas pelayanan yang telah disediakan. Sehingga hal ini dapat dijadikan sebagai salah satu faktor untuk melihat apakah tarif yang harus dibayar oleh pengguna sudah sesuai dengan kemampuan dan kemauan membayar mereka, sehingga dapat meminimalisir terjadinya penurunan pengguna Bus Damri untuk kedepannya.

Oleh karena itu terdapat berbagai macam pertanyaan terkait dengan analisis kelayakan tarif Bus Damri ditinjau dari *Ability To Pay* (ATP) dan *Willingness To Pay* (WTP) pengguna, diantaranya adalah :

- Bagaimana karakteristik pengguna Bus Damri di Kota Bandung?
- Berapa nilai *Ability To Pay* (ATP) dan *Willingness To Pay* (WTP) pengguna Bus Damri di Kota Bandung terhadap moda tersebut?

1.3 Tujuan dan Sasaran

Tujuan dan sasaran disusun berdasarkan latar belakang yang telah dijelaskan sebelumnya, yaitu sebagai berikut :

1.3.1 Tujuan

Tujuan dari penelitian ini adalah mengetahui kesesuaian tarif Bus Damri berdasarkan *Ability To Pay* (ATP) dan *Willingness To Pay* (WTP) pengguna Bus Damri di Kota Bandung.

1.3.2 Sasaran

1. Teridentifikasinya karakteristik pengguna Bus Damri di Kota Bandung.
2. Teridentifikasinya *Ability To Pay* (ATP) dan *Willingness To Pay* (WTP) pengguna Bus Damri di Kota Bandung.
3. Terumuskannya rekomendasi terhadap keleluasaan tarif Bus Damri di Kota Bandung.

1.4 Ruang Lingkup

Ruang lingkup menjelaskan mengenai ruang lingkup substansi dan ruang lingkup wilayah kajian. Berikut adalah penjelasan masing – masing ruang lingkup pada penelitian ini.

1.4.1 Ruang Lingkup Substansi

1. Kajian identifikasi karakteristik pengguna Bus Damri di Kota Bandung.

Karakteristik ini diidentifikasi melalui data primer dan akan dikelompokkan berdasarkan usia, jenis pekerjaan, maksud perjalanan, moda transportasi yang digunakan, frekuensi perjalanan, pendapatan, kepemilikan kendaraan, dan jumlah anggota keluarga.

2. Kajian *Ability To Pay* (ATP) dan *Willingness To Pay* (WTP) pengguna Bus Damri di Kota Bandung.

Kajian ini diidentifikasi melalui data primer, berisikan mengenai kemampuan dan kemauan pengguna untuk membayar jasa Bus Damri. Kemampuan untuk membayar akan dilihat berdasarkan pendapatan pengguna, alokasi biaya transportasi, serta intensitas perjalanan. Kemudian kemauan untuk membayar akan dilihat berdasarkan pendapat pengguna mengenai kualitas pelayanan Bus Damri yang diterimanya.

3. Perumusan rekomendasi terhadap keleluasaan tarif Bus Damri di Kota Bandung

Rekomendasi akan dilihat berdasarkan *Ability To Pay* (ATP) dan *Willingness To Pay* (WTP) pengguna yang diidentifikasi melalui data primer.

1.4.2 Ruang Lingkup Wilayah

Secara astronomis, Kota Bandung terletak di antara 107°36' BT dan 6°55' LS yang merupakan salah satu kota metropolitan terbesar di Provinsi Jawa Barat. Hal ini menjadikan Kota Bandung sebagai salah satu kota yang memiliki pergerakan penduduk tinggi, baik itu pergerakan untuk bekerja, sekolah, atau untuk berwisata. Berikut adalah batas wilayah Kota Bandung berdasarkan letak geografis:

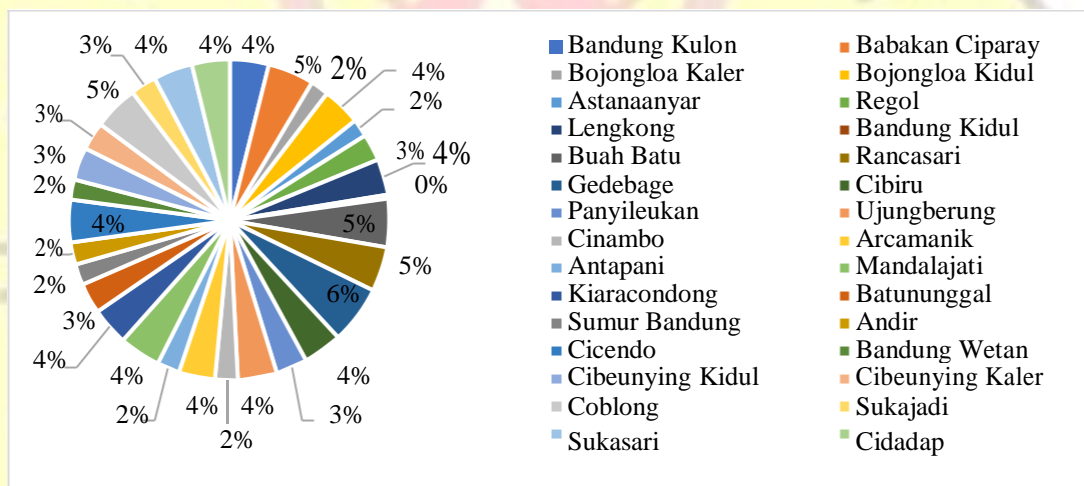
- Utara : Kabupaten Bandung dan Kabupaten Bandung Barat
- Selatan : Kabupaten Bandung
- Barat : Kota Cimahi
- Timur : Kabupaten Bandung

Kota Bandung memiliki luas wilayah 16.185 Ha yang terbagi menjadi 30 kecamatan, yaitu sebagai berikut :

Tabel 1.3 Luas Wilayah di Kota Bandung per Kecamatan

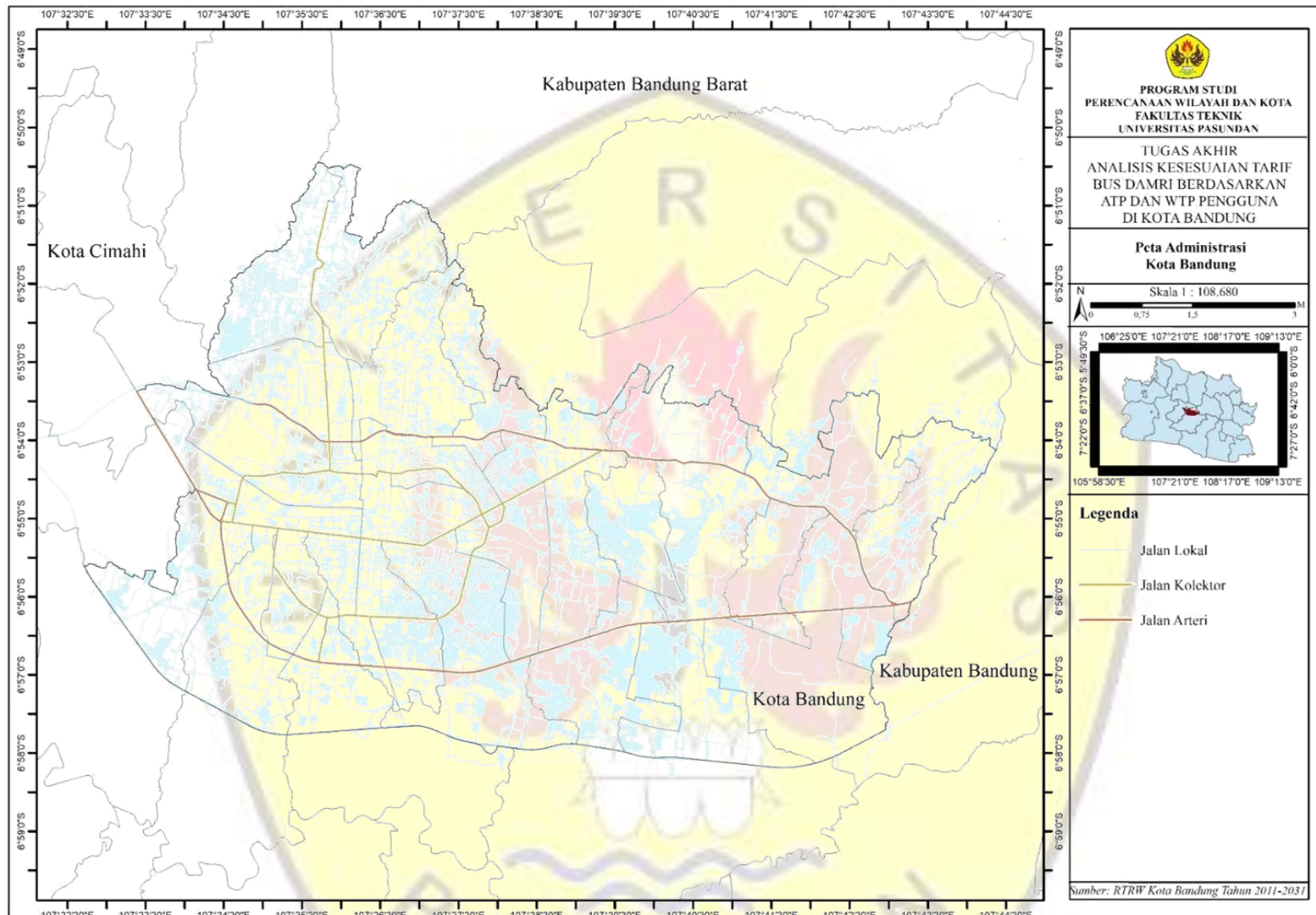
No.	Kecamatan	Luas (Ha)	Persentase (%)	No.	Kecamatan	Luas (Ha)	Persentase (%)
1.	Bandung Kulon	646	3,99	16.	Arcamanik	587	3,63
2.	Babakan Ciparay	745	4,60	17.	Antapani	379	2,34
3.	Bojongloa Kaler	303	1,87	18.	Mandalajati	667	4,12
4.	Bojongloa Kidul	626	3,87	19.	Kiaracondong	612	3,78
5.	Astanaanyar	289	1,79	20.	Batununggal	503	3,11
6.	Regol	430	2,66	21.	Sumur Bandung	340	2,10
7.	Lengkong	590	3,65	22.	Andir	371	2,29
8.	Bandung Kidul	60	0,37	23.	Cicendo	686	4,24
9.	Buah Batu	793	4,90	24.	Bandung Wetan	339	2,09
10.	Rancasari	733	4,53	25.	Cibeunying Kidul	525	3,24
11.	Gedebage	958	5,92	26.	Cibeunying Kaler	450	2,78
12.	Cibiru	632	3,90	27.	Coblong	735	4,54
13.	Panyileukan	510	3,15	28.	Sukajadi	430	2,66
14.	Ujungberung	640	3,95	29.	Sukasari	627	3,87
15.	Cinambo	368	2,27	30.	Cidadap	611	3,78

Sumber : Kota Bandung Dalam Angka Tahun 2016



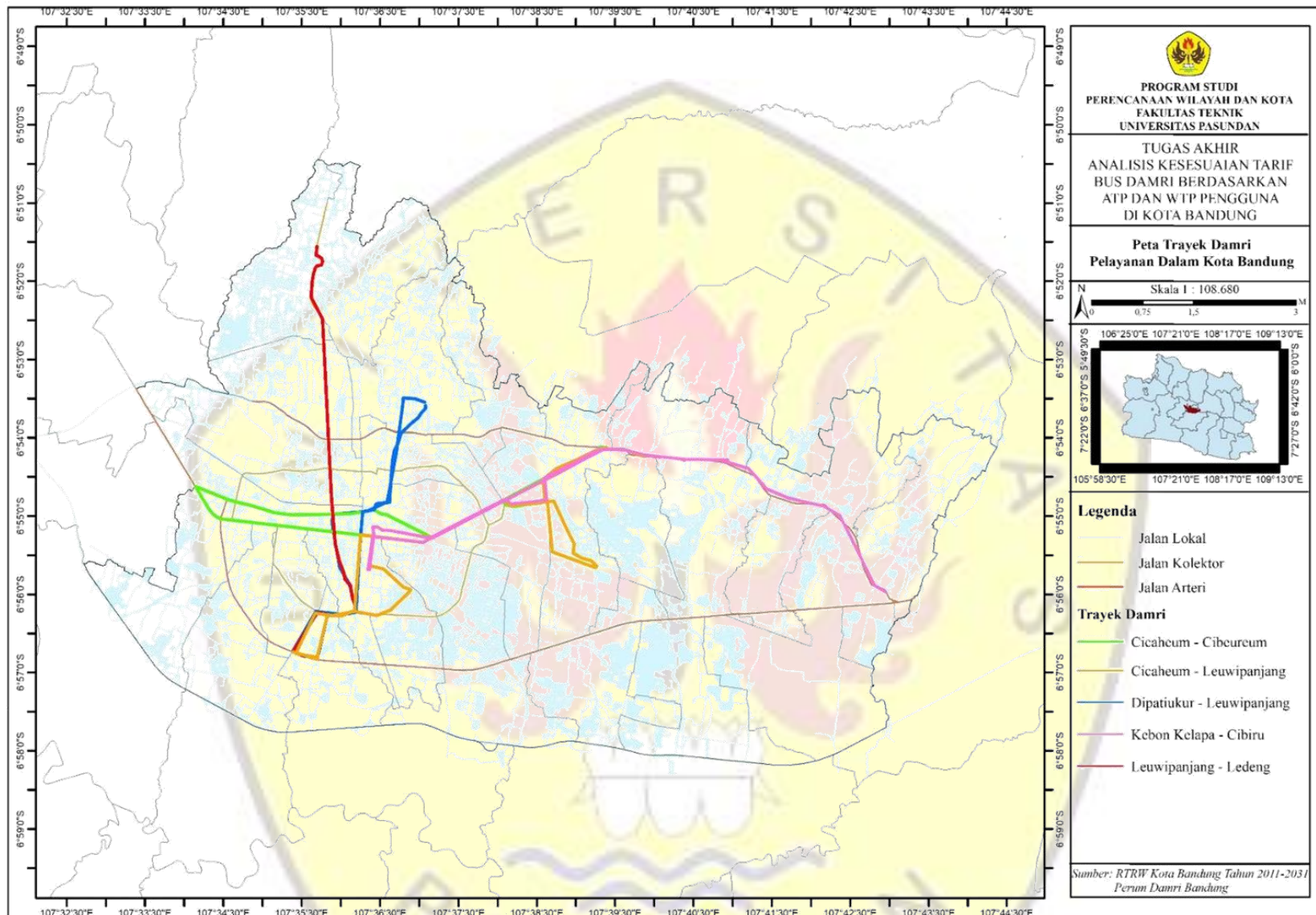
Gambar 1.2 Grafik Luas Wilayah di Kota Bandung

Sumber : Kota Bandung Dalam Angka Tahun 2016



Gambar 1.3 Peta Administrasi Kota Bandung

Sumber : RTRW Kota Bandung Tahun 2011-2031



Gambar 1.4 Peta Trayek Damri Pelayanan Dalam Kota Bandung

Sumber : RTRW Kota Bandung Tahun 2011-2031 dan Perum Damri Kota Bandung

1.5 Metodologi

Sub bab ini menjelaskan mengenai metode – metode yang digunakan oleh peneliti yang terdiri dari metode pendekatan, pengumpulan data, analisis, serta teknik sampling.

1.5.1 Metode Pendekatan

Metode pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode deskriptif kuantitatif. Menurut Sugiyono (2015), statistik deskriptif adalah metode yang digunakan untuk mendeskripsikan atau memberi gambaran terhadap obyek yang diteliti melalui data sampel atau populasi sebagaimana adanya, tanpa melakukan analisis dan membuat kesimpulan yang berlaku umum. Metode ini dilakukan untuk mendeskripsikan suatu gejala, peristiwa, dan kejadian yang terjadi secara faktual, sistematis, dan akurat sehingga membutuhkan alat dalam mengumpulkan data. Contoh alat tersebut adalah angket yang berisi beberapa item pertanyaan terkait dengan masalah penelitian. Kemudian menurut Margono (2005) penelitian kuantitatif merupakan suatu proses menemukan pengetahuan yang menggunakan data berupa angka sebagai alat menemukan keterangan mengenai apa yang ingin kita ketahui. Sehingga dapat disimpulkan bahwa metode pendekatan deskriptif kuantitatif merupakan metode yang mendeskripsikan atau memberi gambaran terhadap obyek yang diteliti melalui data sampel atau populasi berupa angka, dan membuat kesimpulan yang berlaku umum.

Tabel 1.4 Metode Pendekatan Berdasarkan Sasaran Penelitian

Sasaran	Metode Pendekatan	Keterangan
Mengidentifikasi karakteristik pengguna Bus Damri di Kota Bandung.	Deskriptif Kuantitatif	Karakteristik pengguna Bus Damri dapat diketahui melalui kuisioner yang diolah secara statistik dan kemudian akan ditarik kesimpulan secara deskriptif untuk menggambarkan karakteristik pengguna berdasarkan pendapatan, tujuan pergerakan, usia, jenis pekerjaan, frekuensi perjalanan.
Mengidentifikasi <i>Ability To Pay</i> (ATP) dan <i>Willingness To Pay</i> (WTP) pengguna Bus Damri di Kota Bandung.		<i>Ability To Pay</i> (ATP) dan <i>Willingness To Pay</i> (WTP) pengguna Bus Damri dapat diketahui melalui kuisioner yang diolah secara statistik dan kemudian akan ditarik kesimpulan secara deskriptif.
Merumuskan rekomendasi terhadap keleluasaan tarif Bus Damri di Kota Bandung		Rekomendasi terhadap kebijakan tarif akan dilihat berdasarkan <i>Ability To Pay</i> (ATP) dan <i>Willingness To Pay</i> (WTP) pengguna.

1.5.2 Metode Pengumpulan Data

Pengumpulan data dilakukan untuk mendapatkan informasi – informasi terkait dengan penelitian yang dikaji. Pada penelitian ini, proses pengumpulan data terbagi menjadi 2 yaitu pengumpulan data primer dan pengumpulan data sekunder.

A. Pengumpulan Data Primer

Data primer adalah data yang diperoleh secara langsung dari sumber asli (tidak melalui media perantara) di wilayah kajian. Metode pengumpulan data primer yang digunakan pada penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Observasi Lapangan

Observasi lapangan dilakukan melalui pengamatan langsung di lokasi penelitian. Hal ini dilakukan untuk mengetahui secara langsung kondisi yang terjadi atau untuk membuktikan kebenaran. Pada penelitian ini, observasi lapangan dilakukan untuk mengamati kondisi terkait dengan karakteristik pengguna Bus Damri dan fasilitas pelayanan yang telah disediakan untuk pengguna jasa tersebut.

2. Wawancara

Wawancara adalah pengumpulan data yang menggunakan pertanyaan secara lisan kepada pihak terkait. Metode wawancara yang digunakan adalah *purposive sampling* dengan narasumber Perum Damri Kota Bandung. Dalam penelitian ini, wawancara berguna untuk mengetahui tarif maksimal dari Bus Damri serta fasilitas yang telah disediakan oleh operator.

3. Kuisisioner

Kuesioner merupakan teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan cara memberi seperangkat pertanyaan atau pernyataan tertulis kepada responden. Pertanyaan dan pernyataan akan berkaitan dengan diri responden dan jawabannya dianggap sebagai sebuah fakta atau kebenaran. Pada penelitian ini, pertanyaan atau pernyataan yang diajukan adalah mengenai karakteristik pengguna, serta *Ability To Pay* (ATP) dan *Willingness To Pay* (WTP) pengguna Bus Damri di Kota Bandung.

Pada penggunaan kuisisioner, diperlukan metode sampling untuk mempermudah melakukan penelitian pada daerah dengan populasi tinggi.

Sampling dilakukan dengan mengambil sampel dari sebuah populasi yang diharapkan dapat mewakili seluruh populasi dari daerah tersebut. Terdapat dua jenis teknik pengambilan sampel yaitu *random sampling*, dan *non random sampling*. Menurut Margono (2005) *Random sampling* adalah pengambilan sampel secara random. Sedangkan *non random sampling* adalah pengambilan sampel yang tidak semua individu pada populasi diberi peluang yang sama untuk dijadikan sampel.

- **Pemilihan Metode Sampling**

Metode sampling yang digunakan dalam penelitian ini adalah *purposive sampling*, karena karakteristik dari pengguna Bus Damri yang heterogen (seperti perbedaan usia ataupun pekerjaan). Responden akan dipilih karena karakteristik atau kualitas tertentu, dan mengabaikan mereka yang tidak memenuhi kriteria yang ditentukan. Populasi yang digunakan adalah trayek dari Bus Damri dan yang dijadikan sampel adalah pengguna dari Bus Damri yaitu dengan jumlah sampel 332. Jumlah populasi dari penelitian ini adalah 7.582 (jumlah keseluruhan pengguna Bus Damri) yang kemudian dari populasi tersebut didapatkan jumlah sampel 332 dengan menggunakan tabel Isaac dengan tingkat error 5%. Peneliti menggunakan tingkat error 5% karena dianggap memiliki tingkat akurasi yang tinggi. Dari keseluruhan sampel maka dibagikan lagi sampel untuk setiap trayek dengan menggunakan rumus Sugiyono. Pengguna yang dijadikan responden memiliki beberapa kriteria yang dijelaskan pada *point* berikutnya. Kuisisioner hanya diberikan pada pengguna yang memenuhi kriteria hingga mencapai 332 sampel.

- **Karakteristik Responden**

Karakteristik responden yang dipilih oleh peneliti adalah pengguna Bus Damri di Kota Bangun dengan usia produktif (15 – 64 tahun) dan sering menggunakan bus tersebut (minimal 5 kali/minggu). Dengan karakteristik responden tersebut diharapkan dapat mengetahui karakteristik pengguna Bus Damri serta *Ability To Pay* (ATP) dan *Willingness To Pay* (WTP) pengguna bus tersebut.

Tabel 1.5 Matriks Topik Kuisisioner Penelitian

Topik Kuisisioner	Tujuan	Metode	Alat	Narasumber
Karakteristik pengguna Bus Damri	Mengetahui karakteristik pengguna Bus Damri berdasarkan pendapatan, tujuan pergerakan, usia, jenis pekerjaan, frekuensi perjalanan.	<i>Purposive Sampling</i>	Form Kuisisioner	<ul style="list-style-type: none"> • Pengguna Bus Damri di Kota Bandung yang berusia 15 – 64 tahun. • Frekuensi penggunaan Bus Damri minimal 5 kali/minggu.
<i>Ability To Pay</i> (ATP)	Mengetahui kemampuan membayar pengguna Bus Damri berdasarkan penghasilan, alokasi biaya untuk transportasi dari penghasilan/bulan, persentase biaya untuk Bus Damri dari alokasi biaya untuk transportasi, frekuensi menggunakan Bus Damri/bulan.			
<i>Willingness To Pay</i> (WTP)	Mengetahui kemauan membayar pengguna Bus Damri berdasarkan keselamatan, keandalan, kenyamanan, dan kecepatan.			

4. Waktu Dilakukannya Pengumpulan Data Primer

Pengumpulan data primer dilakukan pada saat *weekday* pada jam sibuk. Yaitu pada pagi hari jam 06.00 – 08.00WIB, siang hari 11.00 – 13.00 WIB, dan sore hari 16.00 – 18.00 WIB.

B. Pengumpulan Data Sekunder

Data sekunder adalah data/informasi tertulis yang diperoleh dari instansi – instansi terkait di wilayah kajian. Pada penelitian ini terdapat beberapa instansi yang menjadi sasaran dalam pengumpulan data, diantaranya adalah :

Tabel 1.6 Tabel Data Sekunder

Data	Instansi/Perusahaan
Panjang jaringan jalan berdasarkan hierarkinya	Dinas Bina Marga dan Pengairan
Peta guna lahan	BAPPEDALITBANG
Jumlah penumpang Bus Damri/trayek/tahun	Perum Damri
Trayek dan rute Bus Damri yang beroperasi	

1.5.3 Metode Analisis

Metode analisis adalah cara yang digunakan untuk menguraikan informasi yang didapat sehingga menjadi informasi baru. Pada penelitian ini, metode analisis yang digunakan adalah deskriptif kuantitatif dengan menggunakan alat kuisisioner.

A. Karakteristik Pengguna Bus Damri

Karakteristik dilihat berdasarkan usia, pekerjaan, moda yang digunakan, maksud perjalanan, frekuensi perjalanan, pendapatan, dan kepemilikan kendaraan.

B. Ability To Pay (ATP)

Menurut Permata (2012) rumus yang digunakan untuk mencari besaran nilai *Ability To Pay* (ATP) adalah sebagai berikut :

$$ATP = \frac{\text{pendapatan(bulan)} \times \% \text{ biaya transportasi (bulan)} \times \text{biaya transportasi (moda/bulan)}}{\text{Total panjang perjalanan/trip/resp/bln}}$$

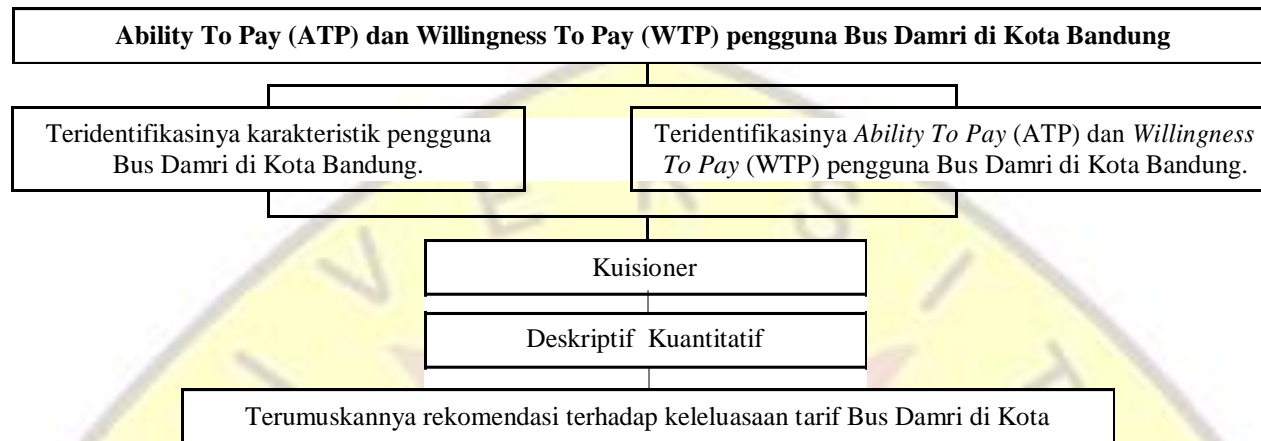
C. Willingness To Pay (WTP)

Menurut Permata (2012), nilai WTP yang diperoleh dari masing – masing responden yaitu berupa biaya maksimum yang bersedia dibayarkan oleh responden untuk tarif Bus Damri, dan diolah untuk mendapatkan nilai rata-rata (*mean*) dari nilai WTP tersebut, dengan rumus sebagai berikut :

$$\text{Rata – rata WTP} = \frac{1}{n} \sum_{i=0}^n \text{Nilai WTP maksimum responden ke } i$$

Tabel 1.7 Matriks Analisis

Sasaran	Output	Variabel Analisis	Metodologi	Teknik Analisis	Jenis Data	Sumber Data
Identifikasi karakteristik pengguna Bus Damri	Karakteristik pengguna Bus Damri	Usia Jenis pekerjaan Maksud perjalanan Moda yang digunakan Frekuensi perjalanan Pendapatan Kepemilikan kendaraan Jumlah anggota keluarga	Kuisisioner	Deskriptif kuantitatif	Data primer	Hasil kuisisioner masyarakat
Identifikasi <i>Ability To Pay</i> (ATP) dan <i>Willingness To Pay</i> (WTP) pengguna Bus Damri di Kota Bandung.	Nilai <i>Ability To Pay</i> (ATP)	Pendapatan Alokasi biaya transportasi keluarga dan biaya transportasi moda angkutan umum. Intensitas perjalanan.		Deskriptif kuantitatif $ATP = \frac{\text{pendapatan (bulan)} \times \% \text{ biaya transportasi (bulan)} \times \% \text{ biaya transportasi (moda/bulan)}}{\text{Total panjang perjalanan/trip/resp/bln}}$		
	Nilai <i>Willingness To Pay</i> (WTP)	Persepsi pengguna pada keselamatan, keandalan, kenyamanan, dan kecepatan. Tarif menurut pengguna Prioritas utama dalam pelayanan Tarif yang ingin dibayar dengan peningkatan kualitas pelayanan		Deskriptif kuantitatif $\text{Rata - rata WTP} = \frac{1}{n} \sum_{i=0}^n \text{Nilai WTP maksimum responden ke } i$		



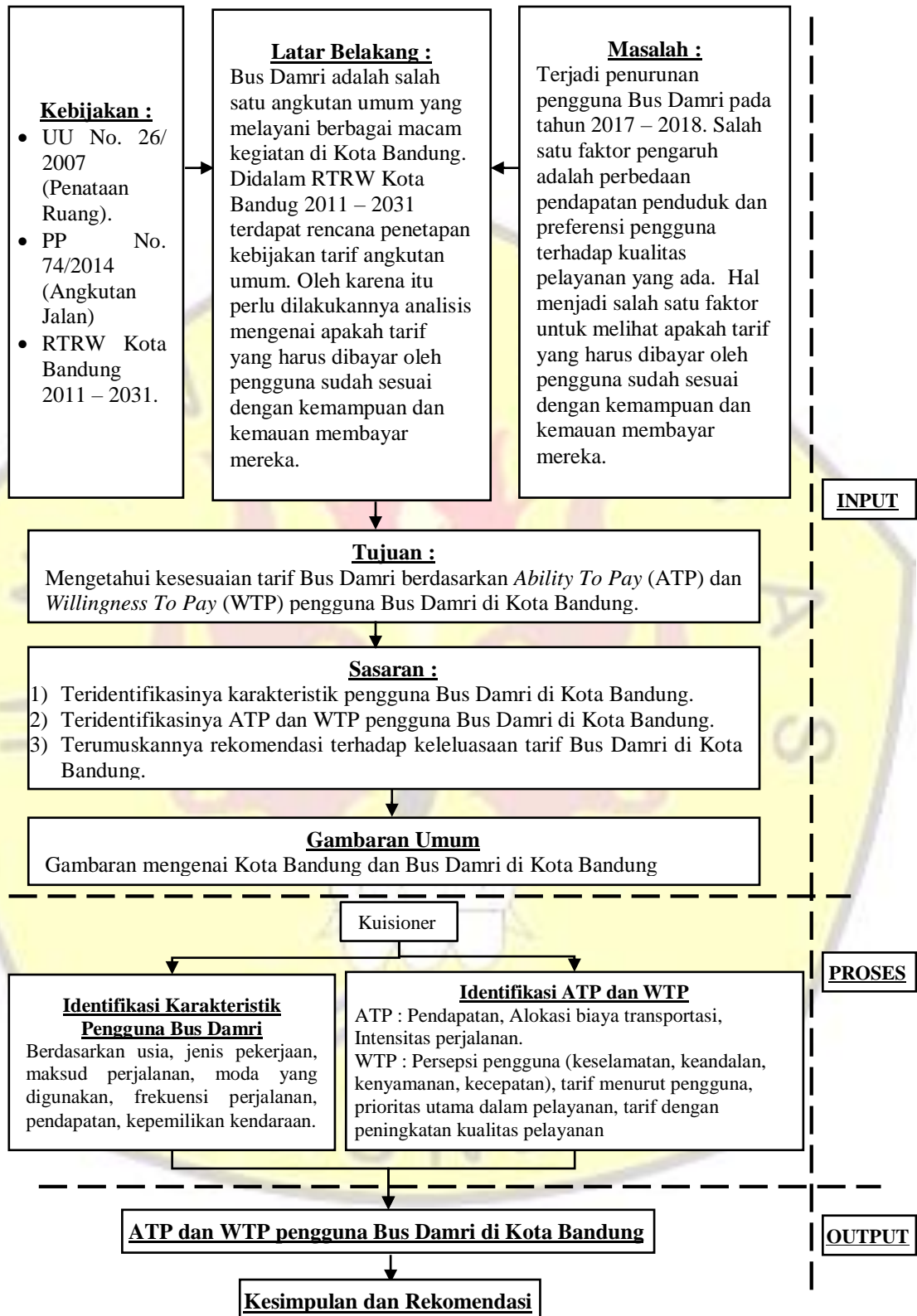
Gambar 1.5 Kerangka Analisis

1.6 Batasan Studi

Berikut adalah batasan studi yang digunakan dalam penelitian ini :

1. Bus Damri yang dimaksud pada penelitian ini adalah *Bus Rapid Transit* dengan pelayanan di dalam Kota Bandung.
2. Karakteristik pengguna Bus Damri dilihat berdasarkan usia, jenis pekerjaan, maksud perjalanan, moda transportasi yang digunakan, frekuensi perjalanan, pendapatan, dan kepemilikan kendaraan.
3. Pada analisis *Ability To Pay* (ATP) dan *Willingness To Pay* (WTP), intensitas perjalanan (trip) per bulan yang digunakan adalah berdasarkan individu.
4. Pelayanan yang jadi pertimbangan untuk Nilai *Willingness To Pay* (WTP) adalah keselamatan, keandalan, kenyamanan, dan kecepatan.
5. Tarif yang akan dibandingkan dengan *Ability To Pay* (ATP) dan *Willingness To Pay* (WTP) pengguna adalah tarif Bus Damri saat ini.
6. Tidak menghitung keuntungan dan kerugian pihak Perum Damri dari sisi operasional kendaraan.
7. Penelitian hanya dilakukan pada saat jam sibuk *weekday*. Yaitu pada pagi hari jam 06.00 – 08.00 WIB, siang hari 11.00 – 13.00 WIB, dan sore hari 16.00 – 18.00 WIB.

1.7 Kerangka Pemikiran



1.8 Sistematika Penyusunan

BAB I PENDAHULUAN

Bab ini menjelaskan mengenai pendahuluan dari penelitian yang meliputi latar belakang penelitian, isu permasalahan, tujuan dan sasaran penelitian berdasarkan isu permasalahan yang muncul, ruang lingkup penelitian yang terdiri dari ruang lingkup substansi dan ruang lingkup wilayah, metode yang digunakan dalam penelitian, batasan studi penelitian, kerangka berpikir, serta sistematika penyusunan penelitian.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini menjelaskan mengenai landasan teori dan aturan terkait transportasi angkutan penumpang, kinerja angkutan penumpang, persepsi masyarakat, dan studi terdahulu sebagai acuan dalam melakukan penelitian ini.

BAB III GAMBARAN UMUM

Bab ini menjelaskan mengenai gambaran umum Kota Bandung dan pelayanan Bus Damri di Kota Bandung.

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

Bab ini menjelaskan mengenai hasil dan pembahasan analisis yang dilakukan untuk menjawab sesuai dengan sasaran.

BAB V KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

Bab ini menjelaskan mengenai kesimpulan dan saran dari penelitian yang telah dilakukan.

DAFTAR PUSTAKA

A. Jurnal

- Arum, S., & Samin. (2014). Analisa Tarif Angkutan Umum Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan, ATP dan WTP. *Media Teknik Sipil*, 12, 183-190.
- Budiman, D. (2009). Penentuan Struktur Dan Besar Tarif Trans Metro Bandung Koridor Jalan Soekarno Hatta Berdasarkan Pola Pergerakan Dan Kemampuan Membayar Masyarakat. *Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota*, 20, 151-166.
- Edison, B. (2011). Analisis Nilai Willingness To Pay (WTP) Angkutan Pengguna Angkutan Becak Motor Di Kota Ujung Batu. *Jurnal Aptek*, 3, 102-105.
- Frans, J. H., Messah, Y. A., & Issu, N. T. (2016). Kajian Tarif Angkutan Umum Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (BOK), Ability To Pay (ATP), dan Willingness To Pay (WTP). *Jurnal Teknik Sipil*, 5, 185-198.
- Hariwahyudi, R., Suprpto, D. F., & Malkhamah, S. (2016). Pelayanan Dan Tarif Kereta Api Perkotaan Di Yogyakarta. *Jurnal Transportasi*, 16, 173-182.
- Jalil, E., Anggraini, R., & Sugiarto. (2018). Analisis Biaya Operasional Kendaraan, Ability To Pay Dan Willingness To Pay Untuk Penentuan Tarif Bus Trans Koetaradja Koridor III. *Jurnal Arsip Rekayasa Sipil dan Perencanaan*, 1-10.
- Ridwan, U., Priyanto, S., & Suparma, L. B. (2018). Analisis Ability To Pay (ATP) dan Willingness To Pay (WTP) Pengguna Sepeda Motor, Mobil Pribadi dan Bus Di Wilayah Yogyakarta Dan Bantul Terhadap Pengoperasian Kereta Api Perkotaan. *Jurnal Riset Daerah*, 17, 2941-2971.
- Safitri, R. (2016). Evaluasi Tarif Angkutan Umum Berdasarkan Ability To Pay (ATP) dan Wilingness To Pay (WTP) Di Kota Pangkalpinang. *Jurnal Fropil*, 4, 156-164.
- Suhartono, Sumarsono, & Handajani, M. (2003). Analisis Keterjangkauan Daya Beli Pengguna Jasa Angkutan Umum Dalam Membayar Tarif. *Pilar*, 12, 73-88.
- Suryoputro, J., Sumarsono, A., & Djumari. (2015). Analisis Tarif Angkutan Umum Berdasarkan Ability To Pay (ATP), Willingness To Pay (WTP) Dan Biaya Operasional Kendaraan (BOK) (Studi Kasus Trans Jogja Rute 4A Dan 4B). *Matriks Teknik Sipil*, 586-592.

Susanto, F., Anwar, M. R., & Wicaksono, A. (2015). Analisis Kemampuan dan Kemauan Membayar (ATP-WTP) Penumpang Bus Kota Surabaya Rute P1 Purabaya-Darmo-Perak. *Jurnal Tata Kota dan Daerah*, 7, 89-98.

Wahyuni, N., Setiawan, H., & Tua, T. P. (2015). Analisa Ability To Pay Dan Willingness To Pay Pengguna Jasa Angkutan Umum (Studi Kasus: Perum Damri). *Jurnal Fondasi*, 4, 31-38.

B. Buku

Adisasmita, R. (2010). *Dasar-Dasar Ekonomi Transportasi*. Yogyakarta: Graha Ilmu.

Breidert, C. (2006). *Estimation Of Wilingness-To-Pay (Theory, Measurement, Application)*. Wiesbaden: Deutscher Universitats-Verlag.

Margono, S. (2005). *Metodologi Penelitian Pendidikan*. Jakarta: PT. Rineka Cipta.

Nasution, M. (2015). *Manajemen Transportasi Edisi Keempat*. Bogor: Ghalia Indonesia.

Salim, A. (2012). *Manajemen Transportasi*. Bogor: PT. Raja Grafindo Persada.

Siregar, M. (2012). *Beberapa Masalah Ekonomi Dan Manajemen Transportasi*. Jakarta: Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia.

Sugiyono. (2015). *Statistika Untuk Penelitian*. Bandung: Alfabeta.

Tamin, O. Z. (2000). *Perencanaan Dan Pemodelan Transportasi Edisi Kedua*. Bandung: ITB.

Verma, & Ramanayya. (2006). *Public Transport Planning And Management In Developing Countries*. Boca Raton: Taylor & Francis Group.

C. Kebijakan

Undang – Undang Nomor 26 Tahun 2007 Tentang Penataan Ruang

Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Peraturan Presiden Nomor 38 Tahun 2015 Tentang Kerjasama Pemerintah Dengan Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 98 Tahun 2013 dan Peraturan Menteri Nomor 29 Tahun 2015 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek

Peraturan Daerah Kota Bandung Nomor 18 Tahun 2011 Tentang RTRW Kota Bandung Tahun 2011 – 2031.

Masterplan Transportasi Kota Bandung.

D. Laporan Dari Lembaga Pemerintah/Swasta

Inventarisasi jalan Dinas Bina Marga dan Pengairan Kota Bandung

Kota Bandung Dalam Angka 2018
Profil Perum Damri Kota Bandung 2019

E. Skripsi/Tesis

- Fauziyyah, I. (2016). *Analisis ATP (ABility To Pay) Dan WTP (Willingness To Pay) Terhadap Keputusan Penentuan Kelas Iuran Jaminan Kesehatan Pada Sopir Angkot Di Kota Semarang*. Semarang: Universitas Negeri Semarang.
- Lestari, M. W. (2016). *Analisis Kelayakan Tarif Batik Solo Trans (BST) Ditinjau Dari Ability To Pay (ATP) Dan Willingness To Pay (WTP)*. Surakarta: Universitas Muhammadiyah Surakarta.
- Permata, M. R. (2012). *Analisa Ability To Pay Dan Willingness To Pay Pengguna Jasa Kereta Api Bandara Soekarno Hatta-Manggarai*. Jakarta: Universitas Indonesia.
- Rana, H. H. (2017). *Analisis Kualitas Pelayanan Jasa Bus Damri Kota Bandung*. Bandung: Universitas Katolik Parahyangan.
- Zulfikar. (2015). *Analisis Ability To Pay Dan Willingness To Pay Penumpang Angkutan Umum Minibus L300 (Studi Kasus: Rute Meulaboh-Banda Aceh)*. Aceh Barat: Universitas Teuku Umar.